HEFT 22 / BERLIN, 28. OKTOBER 1941

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

Unübersehbare Beute im Osten

Unter vielen Beständen an Material und Waffen sind auch zahlreiche Sowjetflugzeuge in die Hände der deutschen Wehrmacht gefallen. Das Bild zeigt vor einem erbeuteten Sowjetjäger vom Baumuster „Rata" zwei deutsche Flieger, die fachmännisch die vom Gegner zurückgelassene MG-Munition prüfen

PK Aufn. Kriegsberichter Grosse (Sch.)

Der Weg der Ver

Zusammenbruch der Sowjetmacht an allen Fronten

Zerstörung einer wichtigen Eisenbahnbrücke zwischen Leningrad und Moskau. Die hoch aufsteigenden Schwaden der Explosionswolken zeigen, wie genau die deutschen Kampfflugzeuge ihr Ziel getroffen haben

Stuka-Volltreffer auf die „Oktober-Revolution". Neben vielen anderen Vernichtungsschlägen wurde bei Kronstadt auch das 23 000 t große Schlachtschiff „Oktober-Revolution" von einer Stukabombe mittschiffs getroffen. Die Reste der feindlichen Flotte sind immer mehr zusammengedrängt worden und können sich den Angriffen der deutschen Luftwaffe nicht mehr entziehen

Deutsche Soldaten betrachten interessiert einen Sowjetbomber, der von unserer Flakartillerie zur Notlandung gezwungen wurde

Wie eine Kette ausgeleerter Müllkästen wirken diese von den Sowjettruppen vor ihrem Rückzug ausgebrannten Häuser aus der Luft gesehen

Flakartillerie nach vorn! Im Erdbeschuß machen die Kanoniere ihren Kameraden von der Infanterie den Weg frei. Das Dorf, in dem sich die Sowjets festgesetzt hatten, ist sturmreif

nichtung

Nach hartnäckigem Widerstand ausgeräuchert! Lange hatten sich die sowjetischen Infanteristen gegen die von der deutschen Führung zielbewußt angelegte Einkesselung gewehrt, aber jetzt müssen auch sie ihre getarnten Stellungen verlassen und — wie so viele Millionen — den Weg in die Gefangenschaft antreten

Links: Ein von deutschen Kampfverbänden in Brand geworfener Sowjetbahnhof, der für den Nachschub eine wichtige Rolle gespielt hat

Panik auf einem Sowjettransporter. Unermüdlich sind die deutschen Kampfflugzeuge und Sturzkampfflugzeuge den Schiffen, mit deren Hilfe die Sowjets einem Dünkirchen am Schwarzen Meer zu entkommen glaubten, auf den Fersen. Die Zeichnung stellt eine Szene an Bord eines Transporters dar, der von einem Stukavolltreffer steuerbord so schwer getroffen wurde, daß der Dampfer in wenigen Minuten sank

PK-Aufnahmen von den Kriegsberichtern Henisch (2), Spieth (Wb), Lorenz (PBZ), Meyer (Sch); Luftwaffe (2); Zeichnung PK Ellgaard

Rettung im

Zwei Me 110 und ein „Storch" haue

Wiederum war der zähe Widerstand der Sowjets vergeblich. Die Schläge der deutschen Wehrmacht waren zu hart und schwer gewesen. Nun strömten die Bolschewisten in wilden Haufen zurück, um sich irgendwo erneut zu sammeln. Aber dazu sollte es nicht kommen. Unablässig verfolgten unsere Messerschmitt-Zerstörer die zurückflutenden Kolonnen und spien mit Bomben und Bordwaffen Tod und Verderben über sie aus.

Was die Me 110 zurückließen, war ein Tohuwabohu von brennenden Lastwagen, zerschmetterten Pferdekarren, waren wirre Knäuel von zerfetzten Pferdeleibern und von Menschen, die mit verzerrtem Gesicht im Grase lagen. Aber wer von den Bolschewisten noch schießen konnte, der schoß. Bei dieser verzweifelten, wilden Abwehr hatte die „Anton Marie", die als letzte Maschine im Schwarm flog, einen unglücklichen Treffer in den linken Motor bekommen. Fliegerpech! Unteroffizier M., der Flugzeugführer, konnte noch so fluchen — es half nichts. Aus dem feinen Rauchstreifen, den der wundgeschossene Motor hinter sich herzog, wurde bald ein dichter, rußiger Qualm, und schließlich schlugen helle Flammen aus der Motorhaube. Da gab es nur eines: Absprung oder Notlandung. Unteroffizier M. entschied sich für das letztere. Eine schöne Aussicht, mitten unter den Sowjets auf feindlichem Gebiet zu landen und in Gefangenschaft zu geraten. Zum langen Nachdenken bleibt ihm nicht viel Zeit. So gibt er den Funkspruch an seinen Staffelkapitän: „Muß notlanden!" — „Bleiben bei Ihnen!" kommt es prompt zurück. Was soll das heißen? Nun, nichts anderes, als daß die Besatzung der Me 110 von den Kameraden der Schwestermaschinen nicht im Stich gelassen wird.

Wie trunken schwankt jetzt die „Anton Marie" dem Boden zu. Kurz vor der Notlandung erreicht sie noch einmal ein Funkspruch des Staffelkapitäns: „Bleiben Sie in der Näh[illegible] Maschine. Wir holen den Storch!" Mit brennendem Motor und eingezogenem Fahrg[illegible] setzt Unteroffizier M. dann sein Flugzeug meisterhaft an den Rand eines Hügels. In

letzten Augenblick

otgelandete Flieger heraus

Sekundenschnelle klettern er und sein Bordfunker, Gefreiter F., aus dem Flugzeug. Wenig später bildet die Me 110 eine einzige lodernde Flamme. Rasch nehmen die beiden Flieger, die Pistolen schußbereit in der Hand, Deckung. Unablässig kreisen inzwischen die beiden Me 110 um die Notgelandeten, während die dritte zum nächsten Flugplatz geflogen ist, um dort einen „Storch“ zu holen. Die Me 110 hielten nicht umsonst Wache. Der Feuerschein der verbrennenden Maschine war natürlich nicht unbemerkt geblieben. Schon haben die beiden „fliegenden Wächter“ einen sowjetischen Lastkraftwagen ausgemacht, der in geschwinder Fahrt dem brennenden Flugzeug zusteuert. Er ist vollgepfropft mit Sowjets, die plötzlich ein rasendes MG-Feuer aus der Luft über sich ergehen lassen müssen. Drei von ihnen glauben noch, dem Verderben entgehen zu können. Aber da hat sie schon der Bordfunker des Oberleutnants R. im Schußbereich seines MG. Zehn Minuten mögen inzwischen vergangen sein, da meldet das andere Flugzeug ein erneutes Auftauchen von Sowjetarmisten aus einem in der Nähe gelegenen Waldstück. Man sieht deutlich, wie sie jede Deckung ausnützen, um nahe genug an die zerstörte Maschine heranzukommen. Aber auch sie werden auseinandergesprengt und verscheucht.
Die Besatzungen in den beiden Me 110 werden schon ungeduldig. Wo mag nur der „Storch“ bleiben? Der Vorrat an Munition ist bereits zum größten Teil verschossen, lange werden sie die Bolschewisten so nicht mehr in Schach halten können. Als die beiden Me 110 wieder tief über die Trümmer der „Anton Marie“ brausen, bemerken sie, wie die Kameraden da unten aufgeregt ein Tuch in Richtung Osten schwenken. Verdammt, ja, — bald hätte man einen Trupp Sowjetarmisten übersehen, der sich beängstigend nahe an die Flieger herangeschlichen hat. Es hilft nichts, die l[illegible] Trommel muß geopfert werden. Haarscharf gezielt! Von den Bolschewisten ist k[illegible]er heil davongekommen.

Endlich erscheint wie ein rettender Engel im letzten Augenblick der „Storch“. Die beiden Flieger unten springen auf und jubeln der Maschine zu, die nach ein paar Runden um die „Anton Marie“ langsam zur Landung dicht neben den Männern ansetzt. Wie ein geölter Blitz sind sie an Bord geklettert. Denn schon wieder rollen zwei Lastwagen auf dem Feldweg heran. Doch die Sowjetarmisten haben das Nachsehen. Ein paar Gewehrkugeln pfeifen durch die Tragflächen, aber der „Storch“ hat sich, so schnell er gekommen, auch wieder vom Boden abgehoben, und mit ihm fliegen zwei deutsche Kameraden, die echte Kameradschaft vor der Gefangenschaft mit all ihren Folgen gerettet hat

Zeichnungen Werner Kruse

Ohne Indien kein

Ein gefährdeter Pfeiler des Britischen Weltreichs

Mahatma Gandhi, die Seele des indischen Widerstandes gegen die britische Gewaltherrschaft. Wenn es mit den Unterdrückern auch immer wieder zu Kompromißverhandlungen gekommen ist, so schwelt der Brand des Aufruhrs doch unheilvoll unter der Oberfläche weiter

Wie ein Gaukler möchte der Kriegsverbrecher Winston Churchill den enttäuschten Briten die schöne Illusion vorspiegeln, daß wieder Soldaten, ja angeblich sogar Bomben, Tanks, Gewehre und Flugzeuge aus dem reichen indischen Reservoir zu den Fronten Englands strömen. Alle Welt weiß nun, daß die Inder seit vielen Jahrzehnten einen erbitterten Kampf um die Befreiung vom englischen Joch führen. Dennoch standen allerdings im Weltkrieg 1,5 Millionen Soldaten und Arbeiter indischen Blutes den britischen Armeen zur Verfügung; mit den Rohstoffen Indiens wurde die Industrie Englands gefüttert, die im Schutze der Insellage auf Hochtouren arbeiten konnte, da sie damals noch keine gegnerische Luftwaffe bedrohte. Seinerzeit glaubten die Inder noch, daß endlich die Versprechungen Londons auf Gewährung des indischen Selbstbestimmungsrechtes erfüllt werden würden. In dieser Hoffnung eroberten die indischen Truppen des Generals Maude den Irak, besetzten Bagdad und kämpften auch auf den europäischen Schlachtfeldern unter dem Union Jack. Wie ist es heute? Ohne indische Zustimmung erklärte die englische Regierung Indien zum kriegführenden Land. Diese neue Vergewaltigung Indiens ist eine glatte Verzweiflungsmaßnahme Londons, denn diesmal hätte sich das indische Volk nicht mehr freiwillig, geködert durch verlogene Versprechungen, in den Krieg zerren lassen. Bei den angelsächsischen Imperialisten geht Gewalt vor Recht. Und die Gewalt hat wenigstens äußerlich noch der Engländer in Indien, wenngleich die erdrückende Masse von 400 Millionen Indern auch unbewaffnet stets eine latente Gefahr ist. Diese wird in dem Maße geradezu bedrohlich, wie als Reaktion auf den britischen Terror die nationale Einigung des indischen Volkes Fortschritte macht. So hat England nach dem verzweifelten Eingeständnis des Staatssekretärs für Indien, Lord Amery, diesmal nur 60 000 Angehörige kriegerischer Grenzstämme, d. h. eigentlich keine richtigen Inder, zum Kriegsdienst in den britischen Expeditionskorps außerhalb Indiens pressen können. Dafür muß das gesamte indische Volk um so mehr auf finanziellem Gebiet bluten. Bereits Ende November 1940 hatte die indische Regierung auf Befehl des englischen Vizekönigs Lord Linlithgow eine Verordnung zu erlassen, wonach alle Personen in Indien ihre Guthaben in Dollarwährung, sei es im In- oder Auslande, im Austausch gegen indische Rupien abzuliefern hatten. Die USA-Kriegshetzer und Wallstreetjuden wollen ja schließlich auch etwas Bargeld für ihre auf englische Rechnung gelieferten Rüstungsmaterialien besehen. Trotz der ablehnenden Beschlüsse der indischen Volksvertretung setzte der Vizekönig als wohlbestallter Scherge der britischen Krone dann noch ein Finanzgesetz für Indien in Kraft, das die sowieso schon ausgeplünderte indische Bevölkerung mit enorm hohen Steuern und Abgaben belastet, als „Beitrag" Indiens für den „reizenden Krieg" der angelsächsischen Plutokratie. Geradezu tragikomisch ist es, wenn Lord Amery neuerdings in Propagandawendungen des britischen Nachrichtendienstes nach Übersee der angelsächsischen Welt einreden möchte: „Im Verlaufe von zwei Jahren ist es gelungen, die indische Armee von 200 000 auf 1 Millionen Mann zu bringen; Indien ist ein gewaltiges Kriegsarsenal, und über 250 Fabriken stellen dort bereits Kriegsmaterial her." Man merkt deutlich, daß der Indienminister von Churchill einen gewaltigen Rüffel bekommen haben muß, weil Amerys frühere Erklärungen über Indien der bitteren Wahrheit zu nahe gekommen sind.

Wie groß ist das indische Rüstungspotential?

Wie sieht es mit der indischen Industrie aus, die doch angeblich in gewaltigen Ausmaßen für die Verteidigung des Empires Tag und Nacht arbeitet? Sie ist erst recht eine Fata Morgana der englischen Kriegspropaganda. Allerdings ist dies so verwunderlich, daß selbst der Durchschnittsengländer sich durch die Propaganda bluffen lassen dürfte; denn die gewaltige Summe von 500 Millionen Pfund Sterling ist fast ausschließlich von Engländern in Indien investiert worden. Und dafür könnte man ja auch große Industrieanlagen auf indischem Boden erwarten, die also jetzt nur den wachsenden Kriegsbedürfnissen entsprechend ausgebaut zu werden brauchten. In Wirklichkeit rächt sich hier jetzt bitter, was die unersättliche Krämerseele der Briten im Laufe von 200 Jahren an Indien gesündigt hat. Dieses reichste Land der Erde wurde als britische Schatzkammer rücksichtslos ausgebeutet, aber an den Fortschritten der modernen Industrialisierung ließ man das indische Volk kaum teilhaben, weil ja die Industrie des englischen Mutterlandes nur an den Rohstoffen interessiert ist, um die daraus hergestellten Fertigfabrikate wieder mit großen Gewinnen an die künstlich primitiv gehaltenen Kolonialvölker Englands verkaufen zu können. So ist auch in Indien eigentlich nur die Urproduktion besonders gefördert worden. Im agrarischen Sektor sind riesige Talsperren und Bewässerungsanlagen errichtet, bessere und ertragreichere Sorten von Baumwolle, Weizen und Reis angebaut worden. Von einer sinnvollen Agrarpolitik kann aber trotzdem nicht die Rede sein, denn es existiert immer noch eine Unzahl von unrentablen Zwergbetrieben, die eine intensive Ausnutzung der Bodenkräfte verhindern. Dagegen konnte sich im industriellen Sektor die Baumwoll- und Juteindustrie infolge von Schutzzöllen rasch entwickeln. Andere Industriezweige gerieten aber gerade dadurch auf ein so überhöhtes Preisniveau, daß die überwiegend ärmliche Bevölkerung Indiens von ihnen keinen Nutzen hat. Die indische Eisenindustrie mit ihrem Hauptsitz in Jamshedpur gewinnt in erster Linie nur Roheisen, allerdings von bester Weltqualität. Was nutzt das England jedoch in diesem Kriege, da die Rüstungswerke auf der Mutterinsel durch die Vernichtungsschläge der deutschen Luftwaffe zertrümmert und es an britischem Schiffsraum zum Transport des Roheisens immer mehr mangelt. Da alle von indischer Seite vorgebrachten Industrialisierungswünsche von den englischen Machthabern stets brüsk abgelehnt worden sind und Lord Linlithgow noch Anfang 1939 einer Delegation von Fabrikbesitzern aus Bombay programmatisch und heuchlerisch erklärte: „Ich persönlich nehme großes Interesse an der Landwirtschaft

Ein indischer Textilarbeiter. An den Orten, in denen die „Herren Indiens" eine Industrie geschaffen haben, ist auch ein notdürftig sein Dasein fristendes Proletariat entstanden, das bis zum äußersten für das britische Kapital zu arbeiten gezwungen ist

Empire

Von Wolf Schmalfuss

Indiens!" fehlt eine nennenswerte Maschinenindustrie. Folglich läßt sich hier jetzt auch keine leistungsfähige Kriegsindustrie entwickeln, zumal England selbst nicht die fehlenden Maschinen mehr liefern kann. Der Indien-Minister Amery mußte daher kürzlich offen bekennen, daß Indien nicht einmal mehr weitere 10 000 Soldaten mit dem erforderlichen Kriegsgerät ausrüsten könne. Eine maßlose Übertreibung ist es jedoch, wenn der Londoner Nachrichtendienst dem englischen Volk die Beruhigungspille verabreicht, man sei in Indien bereits zur „Fabrikation von Bomben, Tanks und Gewehren" übergegangen. Es handelt sich hier in Wirklichkeit um die „Railway Workshops" (Indische Eisenbahnreparaturwerkstätten), die behelfsmäßig auf Kriegsproduktion umgestellt worden sind und keineswegs ausreichende Spezialanlagen für eine moderne Massenproduktion von Bomben, Tanks und Gewehren besitzen.

Noch kläglicher erweist sich die Wahrheit über die angeblich wachsende Luftwaffenproduktion Indiens; denn die einzige nationalindische „Flugzeugfabrik" in Mysore hat es sich nie träumen lassen, daß sie einmal eine solche Rolle in der Churchill-Propaganda spielen würde. Bis zum Kriegsausbruch hatten selbst die verantwortlichen britischen Stellen gegenüber den indischen Wünschen immer betont, daß der Aufbau einer indischen Flugzeugindustrie nicht möglich sei, weil alle hierfür notwendigen Rohstoffe im Lande fehlen. Wie sollte sich das wohl im Kriege geändert haben? Im Gegenteil; auch eine Zufuhr der erforderlichen Rohstoffe kann wegen der steigenden Tonnagenot Englands gar nicht in Frage kommen. Und warum baut man dann nicht in Indien die fehlenden Schiffe, da doch Eisen im Lande genügend vorhanden ist? Die Antwort

Notwendigkeit von großen Werften am Indischen Ozean zu denken brauchte, da ja das Mutterland auf diesem Gebiet von jeher geradezu ein Monopol besaß. Jetzt, wo die englischen Werften und Reparaturdocks entweder von der deutschen Luftwaffe zerstört oder mit schwer beschädigten Kriegs- und Handelsschiffen vollgestopft sind, möchte das britische „Supply-Department" zwar brennend gern gewaltige Werften und Schiffswerkstätten aus dem indischen Boden stampfen, aber dazu braucht man erstens wieder Spezialmaschinen und Spezialarbeiter, und zweitens nutzen diese Anlagen auch nichts, wenn man in Indien nicht einmal die erforderlichen Schiffsmaschinen herstellen kann. Das indische Rüstungspotential ist angesichts der pyramidal anwachsenden Verluste der englischen Kriegsrüstung wirklich nicht der Rede wert! Dabei ist noch gar nicht einmal berücksichtigt worden, daß trotz und gerade wegen des schärfsten Terrors der britischen Behörden immer größere Massen des indischen Volkes unter dem safran-gelb-weiß-grünen Freiheitsbanner marschieren, das als ausdrucksvolles Symbol des Kampfes gegen England ein schwarzes Spinnrad im weißen Feld zeigt. Und ohne den indischen Arbeiter, der sich wohlweislich hüten wird, auch noch die Waffen für seine Unterdrücker zu schmieden, kann England überhaupt keine Rüstungsindustrie in Indien unterhalten. Selbst die härtesten Repressalien würden nichts nutzen, weil ja Rüstungswerke eine besonders zuverlässige Belegschaft benötigen.

Roosevelt ante portas

Je mehr sich die selbstverschuldete Agonie John Bulls der Krisis nähert, desto unverhüllter schickt sich der rüstige Uncle Sam an, die britische Riesenfirma mit ihren über die Erde verzweigten Filialen zu übernehmen. Die angelsächsische Welt wird Zug um Zug amerikanisiert! Den Schaden davon trägt jedoch nicht das neue Europa, sondern allein das verblendete englische Volk. Auch nach Indien hat der machthungrige Roosevelt bereits seine Netze ausgeworfen, wie aus der amtlichen Washingtoner Meldung der letzten Juliwoche hervorgeht, nach der der frühere nordamerikanische Generalkonsul in Sydney, Thomas Wilson, zum „Kommissar in Indien" im Range eines Gesandten ernannt worden ist. (Im formellen Austausch wurde das englandhörige Mitglied des indischen Regierungsrates, Sir Girja Shankar Bajpai, zum diplomatischen Vertreter in Washington bestellt.) Dieser unbedeutend aussehende Vorgang hat aber seine interessanten Hintergründe. Vor über drei Jahrzehnten schrieb bereits Homer Lea, ein seinerzeit bekannter USA-Publizist: „Man kann sagen, daß die eigentliche Bedeutung Indiens außerhalb seiner selbst liegt, aber trotzdem ist sie ebensosehr mit ihm verbunden, wie die Größe des Königs in der Gesamtheit seiner Monarchie liegt. Hätte es Indien nicht gegeben, so würde kein britisches Weltreich entstanden sein. Nur weil Indien sich im britischen Besitz befindet, unterstehen auch das Mittelmeer, das Rote Meer, Malta, Cypern, Ägypten, der Suez-Kanal und die Küsten Kleinasiens der angelsächsischen Herrschaft. Aus demselben Grunde ist Afrika in der Hauptsache britisch, ebenso wie Mauritius, die Seychellen und andere Inseln des Indischen Ozeans, zusammen mit Burma, der Malakka-Straße (Singapore), Hongkong, Neuseeland und Australien. Indien ist es gewesen, das die Angelsachsen nach Osten geführt hat, und die strategische Lage Indiens ist es gewesen, die das Weltreich der Angelsachsen möglich gemacht hat." Auf die kürzeste Formel gebracht, heißt das: Ohne Indien kein Empire! Und das weiß auch der Imperialist Roosevelt. Infolgedessen benutzt er Churchills Hilfegeschrei, um Indien, das Kernstück der britischen Weltmacht, einzukreisen und ebenfalls „stützpunktreif" zu machen. Er bedient sich dabei der Zionisten, zumal der jetzige freimaurerische USA-Präsident als stolzer Inhaber der Hebräer-Medaille sich ja geradezu als „Ehren-Makkabäer" fühlt. James Roosevelt, der ohne militärische Vorkenntnisse zum Rundreise durch die gefährdeten Machtpositionen Englands den väterlichen Auftrag, in Tel Aviv ausdrücklich den Palästinajuden zu versichern, der Präsident der Vereinigten Staaten sei entschlossen, alle Forderungen der Juden im Nahen Osten zu begünstigen. Fast gleichzeitig traf der Beauftragte Roosevelts für die nordamerikanische Hilfeleistung in diesem Gebiet, Mr. Harriman, in Kairo ein. Sein Auftrag läuft darauf

In den Tata-Stahlwerken von Jamschapur. Neben modernen Maschinen und Hüttenanlagen haben sich altergebrachte indische Arbeitsformen erhalten. Tausende von weiblichen Kulis arbeiten in diesem großen Industriewerk

Aufnahmen: Scherl-Bilderdienst (2) Weltbild (1) Kartenzeichnung Eigener

hinaus, mit Hilfe der zionistischen Juden ein neues Absatzgebiet für die USA-Industrieerzeugnisse im Orient zu sichern und sich der wichtigen Erdölfelder zu bemächtigen.

Für die Verwirklichung der Ölpläne, die aus strategischen Gründen und auf weite Sicht gesehen am wichtigsten sind, haben die USA in diesem Raum einen geeigneten Ansatzpunkt in der 1938 gegründeten „Caltex" (California and Texas Oil Co.). Diese Gemeinschaftsfirma von zwei führenden USA-Petroleumgesellschaften besitzt Konzessionen und Raffinerien in Saudi-Arabien und auf den Bahrein-Inseln im Persischen Golf, die als britischer Flottenstützpunkt nach militärischem Urteil ebenfalls den „idealsten Flugplatz zwischen London und Singapore" darstellen. Die „Caltex" ist nun an die „Irak Petrol Company" mit dem Vorschlag herangetreten, ihr die Aktienmehrheit dieser Mossulölproduzentin zu überlassen. Dadurch dringen die Amerikaner automatisch über die Tochtergesellschaft in das strategisch bedeutende Interessengebiet der „Anglo-Iranian Oil Co." ein, die ihrerseits sich wiederum im Besitz der britischen Admiralität befindet! Das ist der friedliche, wirtschaftliche Weg, der seine große Zielsetzung mit den militärischen Mitteln Englands finden soll. Mit der vertragswidrigen völligen Besetzung des Irak und seiner Ölquellen sowie durch die verräterische Invasion im französischen Mandat von Syrien und Libanon haben sich die Briten im Vorderen Orient geradezu zum Handlanger des Dollarimperialismus und seiner jüdischen Vertreter gemacht! Chaim Weitzmann, der Vorsitzende der zionistischen Weltorganisation, hat nämlich schon vor einiger Zeit, in voller Kenntnis der Rooseveltschen Pläne, offen erklärt, daß die „nationale Heimstätte" der Juden über Palästina hinaus ausgedehnt werden solle, den Libanon umfassen und die Juden in Zukunft auch freie Bewegungsmöglichkeit in Syrien, Transjordanien und im Irak erhalten würden. Diese Rechnung dürfte allerdings ohne Zustimmung der Araber nicht aufgehen! Es scheint dieses aber der englische Preis für die amerikanische „Hilfe" im Nahen Osten zu sein, mit deren Hilfe sich Roosevelt wiederum risikolos das Glacis von Indien erobert. Es kann den Washingtoner Imperialisten, die ebenso wie ihre Vettern den bolschewistischen Bundesgenossen lediglich zum Zeitgewinn benutzen, nur recht sein, daß die törichten Engländer mit Hilfe der Sowjets auch noch durch die Vergewaltigung des Iran bis zu den kaukasischen Ölfeldern vordringen. Sie dürften aber hier zur gegebenen Zeit eine neue Gelegenheit zum „glorreichen" Rückzug finden!

Tag und Nacht überwachen unsere Flieger die Straßen des Atlantik. Stunde um Stunde fliegen sie, allein auf sich gestellt, über die unendliche Weite. Keine Minute darf ihre Aufmerksamkeit nachlassen. Fernkampfflieger sein heißt, auch nach Stunden anstrengendsten Fluges noch stärkste Konzentration bewahren. Jeden Augenblick kann der Feind gesichtet werden, und dann gilt es, mit Ruhe und Sicherheit den Angriff durchzuführen. Aus der Selbstdisziplin jedes einzelnen erwächst die Kraft, die der gemeinsame Einsatz fordert. Die enge Zusammenarbeit zwischen Marine und Luftwaffe bedeutet schon heute für die britischen Geleitzüge höchste Gefahr und oft den sicheren Untergang

Bomben auf einen Geleitzug

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Sperling (Wb 7), Luftwaffe (3)

Die Meldung zum Start gegen einen britischen Geleitzug ist eingetroffen, und schon ist die Mannschaft fertig zum Flug vor ihren Maschinen angetreten, um die letzten Einsatzbefehle entgegenzunehmen

Die Maschine hat die Küste erreicht, der Flug über das offene Meer beginnt. Mit scharfem Auge muß die Wasserfläche abgesucht werden, damit auch nicht der kleinste Punkt übersehen wird

In der Einsamkeit des Meeres wird ein deutsches U-Boot gesichtet, das ebenfalls auf der Jagd nach englischen Schiffen ist. Die Flieger gehen tiefer, um die Kameraden zur See zu grüßen

Links: Ununterbrochen überprüft der Bordmechaniker an seinen Instrumenten aufmerksam den gleichmäßigen Lauf der Motoren und den Stand der Benzin- und Ölzufuhr

Mit sorgfältiger Genauigkeit stellt der Bordschütze mit dem Peilgerät den Standort der Maschine fest. Die laufend nach der Sonne vorgenommenen Messungen werden im Bordbuch eingetragen

Ein unter starker Bewachung fahrender britischer Geleitzug ist gesichtet worden und wird sofort angegriffen. Trotz stärksten Abwehrfeuers liegt schon der erste Treffer hart am Bug eines Frachters

Damit der Fernkampfflieger vor überraschenden Angriffen durch britische Jäger gesichert ist, wendet der Heckschütze seine ganze Aufmerksamkeit dem Himmel zu, um sofort zur Abwehr bereit zu sein

Unten: Der Geleitzug ist zersprengt. Später wird noch ein Einzelgänger gesichtet. Der Bordfunker gibt dem verdächtigen Schiff Lichtsignale und verlangt das Erkennungszeichen

Nach Ausmachung des Geleitzugs trägt der Kommandant seine Beobachtungen über Kurs, Größe und Art der Bewachung in die Bordkarte ein. Im Heimathafen werden diese Aufzeichnungen dann

Rechts: Eine fette Beute — ein britischer Tanker. Den Stopschuß hat er nicht beachtet, aber er konnte dem Angriff der deutschen Maschine nicht entgehen und sinkt mit starker

Die wichtigsten Baumuster der britischen Luftwaffe

II.

Wellington / Blenheim / Whitley / Hampden

(siehe auch Heft Nr. 21)

Bild unten: Das Kampfflugzeug **Vickers „Wellington“** wird nach englischer Bezeichnung als „Schwerer Bomber“ viel für Nachtangriffe auf weite Entfernungen mit fünf bis sechs Mann Besatzung eingesetzt. Die Bewaffnung ist in drei beweglichen MG-Ständen angeordnet. Als größte Bombenlast können insgesamt 2000 kg mitgeführt werden. In 5500 m Höhe wird eine Höchstgeschwindigkeit von 415 km-st und eine Marschgeschwindigkeit von 340 km-st erzielt

Das Muster **Bristol „Blenheim“** stellt ein Kampf- und Aufklärungsflugzeug der englischen Luftwaffe dar, das in großer Anzahl eingeführt ist und dort als „Mittlerer Bomber“ bezeichnet wird. Die Besatzung besteht aus drei Mann, die Bewaffnung aus einem starren und einem beweglichen MG. Die größte Bombenlast beträgt 450 kg, die Höchstgeschwindigkeit 470 km-st, die Marschgeschwindigkeit 350 km-st, beide in 4700 m Höhe

Aufnahmen Archiv Deutsche Luftwacht

Rechts: Kampfflugzeug **Armstrong Whitworth „Whitley“**. Auch dieses englische Kampfflugzeug gehört zur Gattung der „Schweren Bomber“ und findet vor allem für den Einsatz bei Nacht auf große Entfernungen Verwendung. Die Besatzung besteht aus fünf Mann. Die Bewaffnung ist in drei beweglichen MG-Ständen untergebracht, die wie beim Muster Vickers „Wellington“ angeordnet sind. In dem beweglichen MG-Stand im Rumpfheck ist meist ein Vierfach-MG eingebaut. In der neuesten Ausführung erreicht dieses Kampfflugzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 380 km-st und eine Marschgeschwindigkeit von 300 km-st in 4500 m Höhe. Die größte Bombenlast beträgt 1860 kg

Das Kampfflugzeug **Handley-Page „Hampden“** (Bild unten) hat eine Besatzung von vier Mann und eine Bewaffnung, die aus einem starren und drei beweglichen MG besteht. 1500 kg sind die größte Bombenlast. Das Muster Handley-Page „Hampden“ erreicht in 5500 m Höhe eine Höchstgeschwindigkeit von 410 km-st und eine Marschgeschwindigkeit von 340 km-st

Eiserner Rhythmus

Tagebuchblätter aus dem Kampf der Luftwaffe im Osten

Von Kriegsberichter **Dr. Kurt Honolka**

Dieser Bericht besteht aus Tagebuchblättern, die der Berichter an der Ostfront schrieb. Er hat von Beginn dieses Feldzugs gegen den Bolschewismus seine Erlebnisse als Soldat und Flieger aufgezeichnet. Bald zwischen den Starts auf dem Feldflughafen einer Kampffliegerstaffel, bald im Staub der Vormarschstraße, bald im Zelt bei Jägern, Aufklärern oder Flak-Artillerie an der Nordostfront — so wie es der Weg des Soldaten gab. Der Bericht hat keinen anderen Aufbau als das Gesetz des Kampfes, keine andere Handlung als den Alltag des Fliegers, keine andere Dramatik als den unberechenbaren Rhythmus des Krieges.

I.

Überrumpelt!

Sonntag, den 22. Juni

Der erste Flug gegen die Sowjets liegt hinter uns. Die große Spannung ist vorbei, und fast möchte man sagen: Es war etwas enttäuschend. Kein Jäger, keine Flakartillerie — ohne jede Abwehr ließen die Sowjets einen ihrer als Sprungbretter gegen das Reich ausgebauten Flugplätze in Lettland von uns bombardieren — mitsamt den Flugzeugen, die schön in Reihen abgestellt waren. Die ,,Alten" unserer Staffel, die über England zahllose Strauße mit Tod und Teufel ausgefochten hatten, schüttelten nur den Kopf und lachten mit überlegenem Lächeln auf unsere ,,Neuen", die glückstrahlend von diesem ihrem ersten Feindflug erzählten.

Abends erfuhren wir auch die näheren Gründe des Ausbleibens der Sowjetjäger. Sie waren gleich am ersten Tag von unseren Me 109 derart verheerend zerzaust worden, daß einfach nicht mehr genug übriggeblieben, um diese Front zu verteidigen. Und vor allem, die Überraschung erwies sich neuerlich als eine Waffe, die keiner so virtuos zu führen versteht wie Adolf Hitler.

Zwischen den Starts

Mittwoch, 25. Juni

Vier Tage Luftkrieg an der Ostfront! Vier Tage, überreich an ganz neuen, packenden Erlebnissen. Diese Ostfront ist für uns Flieger nicht mehr die Ostfront der grauen Schwermut, von der Walter Flex erzählt. Die Graugänse, diese düstere Schicksalsvision des Dichters, wollen nicht in die lichte, siegberauschte Atmosphäre passen.

Auf unserem Feldflugplatz in Ostpreußen ist alles Elan, federnde Sprungbereitschaft. Die Tage jagen zwischen Starten und Bereitsein dahin; der gute Geist des [illegible]erischen Abenteuers, der jeden Flieger und Soldaten elektrisiert, hat wieder Einzug gehalten.

Unsere Staffel, eine von Hunderten, die an dieser gigantischen Front eingesetzt sind, hat in diesen wenigen Tagen Bewundernswertes geleistet. Drei sowjetische Flugplätze in Lettland — Wainoden, Windau und Mitau — wurden zum Teil mehrmals bombardiert, viele Dutzende feindlicher Bomber am Boden zertrümmert. Seit sich die Sowjets von ihrem ersten Schrecken erholt haben, sind die Flüge aufregende Abenteuer zwischen Leben und Tod geworden. Die Nachbarstaffel wurde über Mitau von einer ganzen Meute feindlicher Jäger angegriffen; keine Maschine, die ohne Treffer heimkehrte — aber heimgekehrt sind sie doch, und eine Besatzung konnte stolz von ihrem ersten Abschuß berichten. Unsere Leute sind ein wenig neidisch auf die Kameraden von nebenan.

Über Libau wieder, dessen Bunkerbefestigungen und Geschützbatterien unsere Maschinen, voran der Chef, Ritterkreuzträger Oberleutnant B., aufs Korn nahmen, produzierte die Sowjet-Flakartillerie ein Feuerwerk, das sich mit dem verwegensten Hexenkessel über London und Liverpool messen konnte. Aber weder Flakartillerie noch Jäger haben bisher unseren fliegenden Siegesmarsch gestoppt. Eisenbahnen wurden tief in Feindesland unterbrochen, Transportzüge, die mit Tausenden von Sowjets vollgepfropft waren, zerschmettert, Marschkolonnen im Tiefflug angegriffen und zersprengt.

Mit 53 Treffern heimgekehrt

Sonntag, 29. Juni

Tag für Tag, in eisernem Rhythmus, der nur Stunden als Ruhepausen zuläßt, fliegt die Staffel Einsatz. Die Hauptaufgabe lautet nun, die Rückzugs- und Nachschubwege im Hinterland zu unterbrechen. Angriffe auf die spärlichen, deshalb um so wichtigeren Eisenbahnlinien, auf Transportkolonnen und Panzerzüge tief in Feindesland sind zur alltäglichen Arbeit geworden, die das letzte Können, Unerschrockenheit und Zähigkeit erfordert. Der Staffelkapitän fliegt immer als Kettenführer voran. Seine große Freude ist es, daß sich die ,,Neuen", die hier im Osten erst ihre Feuertaufe empfingen, so selbstverständlich bewähren, als ob sie schon ,,alte Bullen" wären.

Bis Narva, bis in die Leningrader Gegend gehen die Feindflüge. Wenn wieder einmal Angriff auf Eisenbahnlinien im Gebiet des Peipus-Sees befohlen ist, sprechen die Piloten von ,,ihrer" Strecke, so vertraut ist ihnen die Weite der nordbaltischen Sümpfe und Wälder geworden.

In diesem Krieg gibt es keine unüberwindlichen Räume mehr. Die unendliche Ebene des Ostens schrumpft zusammen, wo deutsche Panzer rollen und deutsche Kampfflugzeuge donnern.

Eben sind unsere Ju 88 von einem Feindflug zurückgekehrt, der sie etwa 1500 Kilometer weit führte. Tief drinnen im sowjetischen Land, schon jenseits der großen Sumpf- und Seenplatte nördlich der Düna, hatten sie den Eisenbahnknotenpunkt Welikije Luki ausfindig zu machen und zu zerstören. Die Aufgabe wurde gelöst, ,,so nebenbei" noch einige sowjetische Transportzüge bombardiert. Sämtliche Maschinen kamen mit Treffern nach Hause, eine mußte eine Einmotorenlandung hinlegen, und die Ju 88 des Leutnants B., von deren Flug hier berichtet werden soll, brachte nicht weniger als 53 Einschüsse mit! Alle Tanks, Rumpf, Flächen, Leitwerk, Motor, Kabine zerschossen — diesen Flug wird die Besatzung so bald nicht vergessen . . .

Stunden schon bahnen sich die Maschinen der Staffel ihren Weg durch dicken, grauen Wolkenbrei, der den Verbandsflug zu einer nervenanspannenden Probe macht und vom Beobachter präziseste Navigation fordert. Als er jedoch den Piloten anweist, durch die Wolkenschichten durchzustoßen, findet er seine Berechnungen bestätigt: unten breiten sich, in scheinbar unzähliger Vielfalt, einsame Sümpfe und Seen, hie und da erkennt man eine unsagbar ärmliche, verkommene Kate. Die Eisenbahnstrecke, die zum Zielbahnhof führt, wird erfranzt, die Maschine donnert in geringer Höhe die Schienen entlang. Da, noch zwanzig bis dreißig Kilometer vor dem Ziel — eine willkommene Beute, die gern ,,mitgenommen" wird: Ein langer Güterzug unter Dampf. Im Gleitflug stürzt der Pilot hinunter, das Bahnpersonal flitzt davon, sucht hinter einer Windmühle Zuflucht. Die erste Bombe prasselt mitten in die Lokomotive, hüllt sie in eine feurige Rauchwolke: Dieser Zug fährt nicht weiter!

Minuten später liegt der Bahnhof, ein mächtiger Gebäudekomplex mit einer breiten Fläche nebeneinander laufender Rangiergleise und zahlreiche Lastzüge, unter der Maschine. Viermal sieht es Feldwebel Sch., der Beobachter, unten aufblitzen, viermal sieht er die wohlbekannten Rauchfontänen aus dem Wagenpark in die Luft steigen: Das Werk der ersten Kette, die eben über dem Bahnhof war. In panischer Hast springen unten Menschen umher, irgendwohin, planlos. Aus einem Zug krabbeln zahllose Soldaten, suchen Hals über Kopf das Weite. In dieses Tohuwabohu prasseln die Bomben, vernichten in weitem Umkreis Wagen, Gleise, Truppen.

Westwärts braust die Ju 88, der Auftrag ist erfüllt. Ein weiterer sowjetischer Bahnhof wird überflogen. Hier, in Idriza, brennt es womöglich noch schlimmer. Dicker schwarzer Qualm steigt aus kleinen Feuerherden zum Himmel, wächst zu riesigen Wolken. So rauchen in Brand geschossene Ölwagen und Tanks! ,,Verdammt, daß wir keine Bomben mehr haben!" bedauert Leutnant B., der Pilot — aber im nächsten Augenblick hat seine Besatzung ganz andere Sorgen.

Von beiden Seiten sind plötzlich Jäger auf die Maschine zugestoßen. Eine klemmt sich dahinter, die anderen beiden nehmen sie von links und rechts in die Zange. Funker und Bordschütze feuern, was die MG herhalten. Leuchtspuren zersägen den grauen Himmel, von drei Seiten wird die Ju 88 mit Garben eingedeckt. Ihr Abwehrfeuer liegt ausgezeichnet, allzu nahe können sich die Sowjets nicht heranwagen, aber es sind ungewöhnlich zähe Burschen, die nicht locker lassen. Sie schießen heute ebenfalls mit Leuchtspur; sie spritzt in Rumpf, Flächen, in die Panzerung vor der Brust des Funkers. Feldwebel Sch., der Beobachter, will eben das Seiten-MG packen, um seine Kameraden zu unterstützen, er sieht gerade, wie einer der Jäger, vom MG des Funkers getroffen, mit Rauchfahne in die Tiefe stürzt — da flitzt eine Garbe durchs Dach der Kabine, ein Splitter trifft ihn zwei Zentimeter unter dem Auge. Blut rinnt in Strömen über das Gesicht des Feldwebels. Aber Sekunden später ist der Spuk zu Ende. Der Pilot hat die schützende Wolkenschicht erreicht, die ihn wie ein Mantel vor der Übermacht der Angreifer verbirgt. Anschließend kommt der tapferen Besatzung noch ein feindlicher Lastzug, vollbeladen mit Sowjettruppen, unter die Finger! Keine Macht der Welt könnte in diesem Augenblick den Leutnant davon abhalten, sich auf den Lastzug zu stürzen. Was schert den Feldwebel der Notverband, der sein blutendes Gesicht quer verklebt! Seine MG-Garben spritzen in die Sowjets hinein, die auf offenen Lastwagen zusammengepfercht sind, und säen den Tod in ihre Reihen.

Anschließend kommt der tapferen Besatzung noch ein feindlicher Lastzug, vollbeladen mit Sowjettruppen, unter die Finger

Zeichnung: H. v. Medvey

Fahrt durch das eroberte Baltenland... Es ist ein merkwürdiges Erlebnis für einen Kampfflieger, die gleichen Straßen und Städte, die er bisher nur von der hohen Warte seiner täglichen Feindflüge kannte, aus der Froschperspektive wiederzusehen. Als die Abendsonne über unserem Feldflughafen in Ostpreußen unterging, kam plötzlich der Befehl: Alles fertigmachen, wir verlegen in Feindesland! Keine Kleinigkeit, die Verlegung eines fliegenden Verbandes innerhalb von wenigen Stunden. Dennoch stand die LKw.-Kolonne unserer Staffel auf die Minute pünktlich noch in derselben Nacht zur Abfahrt bereit — eine Organisationsleistung, die in der deutschen Wehrmacht zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Die Besatzungen verbanden die Verlegung mit einem Feindflug gegen sowjetische Panzerzüge im nördlichen Estland: Diejenigen, deren Maschinen nach den letzten Einsätzen startunklar waren, fuhren mit ihren Kameraden vom Bodenpersonal in einem Autobus. Müde und abgespannt waren die meisten, als sich die nächtliche Kolonne auf die Reise machte. Bald waren sie eingenickt.

Mich weckte ein Rippenstoß meines Nachbars: „Auf, wir sind in Litauen!" Der erste Eindruck, den die schlaftrunkenen Augen wahrnahmen, war der: Links und rechts, in den Gräben der humpligen Straße, die mehr aus Löchern denn aus ebener Fläche bestand, lagen Ruinen aus Stahl und Blech. Sowjetische Tanks, die Raupen zerfetzt, die stählernen Leiber aufgerissen, die runden Panzertürme verbeult, wälzten sich umgestürzt oder hilflos auf dem Rücken liegend am Straßenrand, bizarr verbogene Karosserien sowjetischer Kraftwagen, verrostet und mit zersplitterten Scheiben, säumten den Weg. Zeugen der Flucht einer modernen, vollmotorisierten Armee — sie blieben uns auf unserer ganzen gegen 400 Kilometer langen Reise treu. Bald in wirren Haufen, bald in Abständen von einigen hundert Metern, aber mit der Regelmäßigkeit von Straßenschildern oder Meilensteinen: Wir fuhren durch eine Allee aus Panzerruinen. Anfangs haben wir die Trümmer gezählt, später haben wir es gelangweilt aufgegeben. Es waren zu viele. Von der litauischen Grenze bis Riga mögen es 150 bis 200 sowjetische Panzer und mehrere hundert Kraftwagen gewesen sein.

Freitag, 11. Juli

Das waren zwei schwarze Tage unserer Staffel. Bisher hatten wir all die glänzenden Erfolge dieses Feldzugs ohne die geringsten Opfer errungen. Es schien fast selbstverständlich, daß jede Aufgabe erfüllt, feindliche Jäger abgeschüttelt oder abgeschossen wurden. Gestern gerade konnte der kleine, blonde Gefreite Grz., der Funker unserer „Schnäpser-Besatzung", einen Abschuß melden. Sollte nun die alte Wahrheit nicht mehr gelten, daß kein großer Sieg ohne Opfer errungen wird? Der Tod hat auch bei uns angepocht. Gestern und heute sind drei Besatzungen nicht vom Feindflug zurückgekehrt. Vier junge Soldaten, die zum erstenmal gegen den Feind flogen, starben über feindlichem Land den Heldentod; vier alte, in vielen Schlachten erprobte Kämpfer, die schon in Polen dabei waren, sind vermißt, man sah ihre Maschine brennend über einem Wald hoch oben im Norden niedergehen. Die dritte Maschine war ebenfalls vermißt, doch die Besatzung hatte Glück im Pech. Heute kam die befreiende Meldung, daß alle vier Mann leben und in Sicherheit sind. Alle hoffen, daß auch Feldwebel K. mit seinen Leuten, diese alte und gute Besatzung, wieder heimkehrt. Es ist eine vage Hoffnung. Doch das Vertrauen in die Kameraden, in ihre soldatische Tüchtigkeit ist stärker als sachliche Bedenken. Möge der Wunsch in Erfüllung gehen . . .

Vier Kameraden jedoch werden, es ist traurige Gewißheit, in unserer Mitte fehlen. In meiner Stube standen heute nacht drei Betten leer. Schwül und träge schlich sich die sommerliche Nachtluft durch die zersplitterten Fensterscheiben der Schule, die unser Quartier ist. Ich konnte keinen Schlaf finden. Die Gedanken grübelten. In dem Bett zu meinen Füßen lag gestern noch der blonde Unteroffizier M.; wir plauderten noch lange im Dunkel. Er war mißmutig, daß er noch immer nicht zum Einsatz gekommen war. Sein heißester Wunsch war es, gegen den Feind zu fliegen, zu zeigen, daß er hinter seinen Kameraden nicht zurücksteht. Die anderen beiden schliefen schon: Der schlanke, hellblonde S., dessen offenes Jungengesicht noch nichts von Kampf und Not wußte, und sein Kamerad H. — ein junges, frisches Blut von neunzehn, zwanzig Jahren. Auch sie

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat befördert: zum General der Luftnachrichtentruppe den Generalleutnant Martini; zum General der Flakartillerie den Generalleutnant Haubold; zu Generalmajoren die Obersten Behrendt, Böttge, Krahmer, Funcke, Schöbel, Dipl.-Ing. Mälzer, Freiherr von Gablenz

warteten ungeduldig auf den Befehl zum ersten Start fliegen wollten sie. Fliegen, fliegen, kämpfen . . .

Der Feldwebel M., Bordmechaniker der gleichen Besatzung, die wir so schmerzlich vermissen, hat viele Situationen erlebt, in denen er dem Tode näher war als dem Leben, er ist aus der Maschine abgesprungen, hat verwegene Notlandungen mitgemacht. Gute Kameraden hat er in diesen zwei Jahren fröhlich gegen den Feind starten und nie mehr wiederkehren sehen. Kann sich der Laie vorstellen, was es seelisch bedeutet, wieviel Soldatentum, Idealismus und Kampfgeist dazu gehört, zum 60. oder 70. Mal genau so selbstverständlich dieses ungewisse Abenteuer durchzufechten wie ein begeisterter Junger, der, unbelastet vom Wissen um Gefahr und Tod, seinen ersten Feindflug startet? Ich kenne viele alte Kameraden, aber keinen, der anders gedacht und gehandelt hätte als Feldwebel M.

Im bürgerlichen Leben habe ich nie Zwanzigjährige von dieser kühnen Entschlossenheit, die nichts mit jugendlichem Leichtsinn zu tun hat, diesem Ernst, der sich mit glücklicher Jungenhaftigkeit verträgt, gesehen wie bei den jungen Leutnanten unserer Staffel. Leutnant K., ein Zwanzigjähriger mit einem Knabengesicht, sah gestern die Maschine seines Kameraden, des Leutnants Sch., über dem Ziel in der Luft zerbersten, sah, während er selbst noch von Jägern und Flak-Artillerie beschossen wurde, vier Menschen vor seinen Augen sterben. Wenige Sekunden später entschloß er sich, den sowjetischen Eisenbahnzug nochmals anzukurven: Er hatte noch eine Bombe mit, die er in das Ziel bringen mußte.

Soviel Opfer dieser Krieg fordert: Eine unermeßlich wertvolle Frucht bringt er zur letzten Reife, vor deren Wert die Eroberung fremder Städte und Länder eine bedeutungslose Nichtigkeit scheint; er hat uns gelehrt, zu uns selbst zu finden. Unser Wesen, unsere Kraft, unsere Aufgabe zu erkennen.

Fortsetzung folgt

Warum sind OSRAM-D-Lampen so gut?

Von der OSRAM-DOPPELWENDEL hängt alles ab!

Das Herz jeder Osram-D-Lampe ist die Osram-Doppelwendel. Sie macht den Unterschied! Die unvorstellbar genaue Feinarbeit, die Osram bei der Herstellung der Doppelwendeln leistet, ist von entscheidender Bedeutung für die besondere Wirtschaftlichkeit der Osram-D-Lampen. Und auf diese Wirtschaftlichkeit kommt es heute an! Elektrizität wird meist aus kriegswichtiger Kohle gewonnen. Die zur Verfügung stehende Elektrizitätsmenge muß richtig ausgenutzt werden, obgleich der Arbeitspreis für die Kilowattstunde meist nur noch 8 Rpf. und weniger beträgt. Wählen Sie deshalb stets Osram-D-Lampen, die große Lichtleistung bei geringem Stromverbrauch bieten und dadurch äußerst sparsam im Gebrauch sind. Bedenken Sie vor allem:

Je stärker die Osram-D-Lampe, desto heller und wirtschaftlicher das Licht!

Lichtleistung wird nach Lumen gemessen. Bei 220 Volt Spannung gibt nun z. B. eine Osram-D-Lampe von 60 Watt eine Lichtleistung von 830 Lumen — eine Osram-D-Lampe von 100 Watt aber bereits 1530 Lumen, also fast das Doppelte! Die größere Osram-Doppelwendel kann auf höhere Temperaturen gebracht werden und gibt dadurch mehr Licht. Sie erreichen also die Helligkeit, die Sie brauchen, stets am sparsamsten durch eine stärkere Osram-D-Lampe. Verlangen Sie beim Glühlampenkauf deshalb ausdrücklich Osram-D-Lampen richtiger Wattstärke, je nach dem Beleuchtungszweck. Achten Sie aber auf eins: Es kommt auf den Namen Osram an! Nur Glühlampen, die diesen Namen tragen, sind von Osram hergestellt.

60 W — 830 LUMEN
100 W — 1530 LUMEN

OSRAM-D-LAMPEN
INNENMATTIERT

AUS EUROPAS GRÖSSTEM GLÜHLAMPENWERK

ERNTEN 37 BIS 39 + MUSTERCIGARETTEN + MISCHUNGSNUMMER R 6 o/M

REEMTSMA SORTE »R 6« o/M

H.F.&PH.F. REEMTSMA + CIGARETTENFABRIKEN + HAMBURG-BAHRENFELD

doppelt fermentiert

4 ₰

ZAHNSTEIN gehört nicht in einen gepflegten Mund!

Morgens und vor allem abends

SOLIDOX

ZAHNPASTA

Zahnstein bekämpfend

TUBE 40 Pf
GR. TUBE 60 Pf

S0167

Darin sind sich beide einig:
Dujardin Imperial
ist unverändert,

Dujardin

ist der alte geblieben!

vormals Gebr. Melcher
Seit 1810
Uerdingen/Rh.

Denken und Raten

Kreuzworträtsel

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 2 soldatische Kopfbedeckung, 10 Körperteil, 11 Teil der klassischen Oper, 12 Leistungs-

1	■	2	3	4			5	6	7	8
	9	■	10				11			
12		13					14			
15					16	17		■		
18									■	

entgelt, 14 Erlaß des Zaren, 15 periodisch auftretende Naturerscheinung, 16 Nachbar Englands, 18 Bodenerhebung bei Kapstadt;

b) von oben nach unten: 1 Stadt in Holland, 3 Verwandte, 4 Flächenmaß, 5 Zahn des Ebers, 6 Begründer eines bekannten Männergesangvereins, 7 erdstaltung, 9 Hafenstadt an der Adria, 13 Teil des Fußes mancher Tiere, 17 Ausdruck beim Skat. 53615

Koppelrätsel

Wein — Akt — Dienst — Span — Sol — Strick — Stoß — Huf — Bei

Den vorstehenden Wörtern ist je eines der nachfolgenden Wörter unter Verwendung eines neu zu suchenden Zwischenbuchstabens anzufügen, so daß neue Wörter entstehen.

Adel — Ahn — Ar — Eid — Land — Orb — Rad — Rand — Wechsel 53843

Bei richtiger Lösung nennen die Verbindungsbuchstaben, aneinandergereiht, einen Teil des Flugzeugs.

Zauberspuk

Die erste zieht man aus beim Schopf
Und schabt sie rein für Mutters Topf.
Die zweite nennt, je nach der Länge,
Ein wenig oder eine Menge.
Vom ganzen macht im Volksmunde
Manch keckes Zauberstück die Runde. 53667

Auflösungen aus Heft 21

Magische Figur: 1 Hub, 2 Werra, 3 Herbert, 4 Breslau, 5 Areal, 6 Tau.
Einsetzrätsel: Fürchte dich nur vor der Furcht.

Die kleine Adler-Fibel

Blériot und der Zollbeamte

Als Louis Blériot am 25. Juli 1909 als erster den Ärmelkanal überflog, war das nicht nur ein großer moralischer Erfolg für die junge Fliegerei, sondern berührte zum ersten Male auch Fragen, die eigentlich außerhalb der Fliegerei lagen und an die bisher noch niemand gedacht hatte. Als er auf den Steinfelsen von Dover gelandet war, hatte er nämlich — fast ohne es zu wissen — eine Landesgrenze überschritten. Zwischen ihm und dem rasch herbeigeeilten englischen Zollbeamten entspann sich darauf folgendes Zwiegespräch:

Zollstation

Ciesi

„Haben Sie in Ihrem Apparat keine verzollbaren Waren mitgebracht?"

„Nein."

„Befand sich während der Fahrt keine mit ansteckender Krankheit behaftete Person in Ihrem Apparat?" „Nein."

Daraufhin erhielt Blériot folgende Bescheinigung ausgestellt:

„Ich, der Unterzeichnete, bestätige, daß ich den Herrn Louis Blériot gehörenden Monoplan, der eben hier angelangt ist, untersucht habe. Aus den mündlichen Erklärungen geht hervor, daß sich an Bord des Fahrzeuges keine mit ansteckender Krankheit behaftete Person befand, die etwa das Anhalten des Schiffes zu Quarantänezwecken veranlassen könnte. Es ist ihm daher gestattet, seine Fahrt fortzusetzen."

Trotz dieser liebenswürdigen Erlaubnis setzte Blériot seine „Fahrt" nicht fort, sondern kehrte auf dem Schiffswege nach Frankreich zurück. Er hatte seinen bisher bedeutendsten Flug hinter sich und außerdem ein kleines Vermögen verdient. M.

Unser Büchertisch

Hubert Zuerl: **„Der Segelflug im Wettbewerb der Völker."** 207 Seiten mit 75 Bildern. Preis geb. RM 6,50. Verlag: E. S. Mittler u. Sohn, Berlin.

Deutschland ist der Segelfluglehrer fast der ganzen Welt geworden und hat damit einer Bewegung zum Sieg verholfen, deren segensreiche Auswirkungen immer mehr anerkannt werden. Das vorliegende Buch, das unter Mitarbeit des Nationalsozialistischen Fliegerkorps erschienen ist, enthält neben guten Beiträgen des Herausgebers, von NSFK-Oberführer Kunz und F. Stamer Aufsätze von berufenen Führern des Segelflugs in den meisten europäischen und außereuropäischen Ländern. Mit Bewunderung wird der Leser gewahr, wie stark sich der Segelflug überall durchgesetzt und wie sehr er dazu beigetragen hat, dem deutschen Namen Geltung zu verschaffen. Die Hoffnung der ersten Segelflieger hat damit eine über alle Erwartung gehende Erfüllung gefunden. Dafür ist das Buch ein anschauliches Zeugnis. Georg Böse

Jochen Knoll und Emil Latte. 16 lustige Fliegerabenteuer in Versen und Bildern von Hans Johannsen. Verlag: E. S. Mittler u. Sohn, Berlin.

Schmunzelnd liest man dieses kleine Büchlein über die köstlichen Moritaten zweier Fliegerrekruten, die Hans Johannsen in zünftigen Knüttelversen erzählt und die von den Zeichnern W. E. Puerschel und H. v. Medvey mit kräftigen, lustigen Strichen illustriert werden. Jochen Knoll und Emil Latte sind zwei Sünder, wie sie wohl in jedem Fliegerhorst zuweilen auftauchen, Kameraden, die trotz ihrer Pechsträhne den Humor nicht verlieren, schon deswegen nicht, weil sie sich nun einmal der Fliegerei verschworen haben und mit ihr durch dick und dünn gehen. Wer lachen und sich ein wenig selbst erleben will, greife zu diesem Büchlein. Alfred Heueck

Enttäuschung in Afrika
„Sampa, siehst du den Maschinenvogel des weißen Mannes?"
„Ich weiß, ich weiß, o Herr, es ist eine viermotorige Ju 90 mit einziehbarem Fahrgestell!"

Übertrieben
„Den Höhenrekord habe ich gebrochen — aber wo mag nun bloß die Erde sein?"

Flieger Salat

serviert von
Günther Ciesielski

Jagdflieger-Deutsch
„Dirigiert der da einen neuen Marsch?"
„Blödsinn, er schildert seinen ersten Abschuß!"

Instruktionsstunde
„In wieviel Teile zerfällt ein Flugzeug?"
„Es kommt darauf an, wie es landet!"

Ciesi

Falsch vermutet
„Sind Sie auch Flieger?" — „Ne, Motorradfahrer!"

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 10. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany